
Les livres et les voitures (1547-1896).
Gérard Contades

COMTE G. DE CONTADES

---

# Les Livres et les Voitures

(1547-1896)



PARIS
HONORÉ CHAMPION, LIBRAIRE
9, QUAI VOLTAIRE, 9

1898



# Les Livres et les Voitures

Les livres consacrés au *Driving* sont en très petit nombre et nul encore n'a songé à en établir la liste (1). Nous le faisons ici, ce qui nous semble chose juste, car les livres sont bien un peu les obligés des voitures. Nés souvent de la fantaisie d'un voyageur, au bruit des sonnailles des chaises de poste, ils sont plus goûtés que jamais en l'oisiveté d'une route, qui permet si bien de se perdre en quelque histoire, et, au moment d'un départ, ils sont toujours recherchés par ceux qui veulent mettre en chemin leur esprit comme leur corps. C'est cette dette des livres vis-à-vis des véhicules que nous allons tâcher d'acquitter en ce travail, décrivant et analysant, parfois, les très rares volumes relatifs au *Driving* en France, que nous avons pu recueillir.

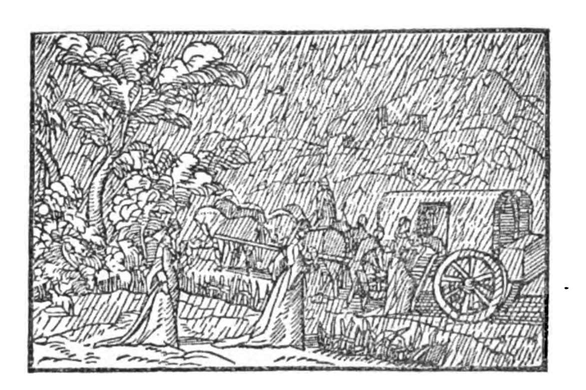
L'histoire des livres publiés dans notre pays et nous parlant des voitures ne remonte qu'au milieu du XVI^e^ siècle. Les ouvrages imprimés à la fin du siècle précédent ne nous en disent rien, et nous ne saurions placer, en tête de cet historique, des textes antérieurs à l'invention de l'imprimerie et produits longtemps après, tels que l'ordonnance de Philippe le Bel, prescrivant que « nulle bourgeoise n'aura char », et la chronique de Charles VI, par Juvénal des Ursins, qui nous montre la reine Isabeau entrant à Paris « à grandes pompes

(1) En 1892, nous avons publié, dans la *Revue normande et percheronne illustrée*, un article sur *la Litière de la Motte-Fouquet* et sur *les Attelages d'autrefois*. Le bon accueil qui a été fait à notre étude nous a encouragé à entreprendre des recherches bibliographiques relatives aux véhicules, comme le duc de Beaufort l'a fait pour le *driving* en Angleterre. Ce sont les notes rassemblées à la suite de ces recherches que nous résumons ici.

tant de litières, chariots branlants et haquenées que d'autres divers parements ». Et c'est dommage, car nous aurions plaisir à transcrire de gracieux vers, comme ceux des Vigiles de Charles VII :

Tous les harnois et les chevaux
Estoient de fin argent ferrez.
Puis les chariots et cerceaux
Des dames par en haut dorez.

Et encore, au XVI[e] siècle, ne rencontrons-nous que fort peu de chose. C'est d'abord, en 1547, un poème de Marguerite d'Angoulême, reine de Navarre et duchesse d'Alençon, donné dans *la Marguerite de la Marguerite des princesses.* La reine qui, s'il faut en croire Brantôme, composait des nouvelles en sa litière,





où la mère du chroniqueur lui tenait l'écritoire, se plaisait à dire des contes dans *sa coche*. Elle intitule même *la Coche* une assez longue pièce, dans laquelle elle ne parle qu'incidemment, et sans le décrire, de son véhicule royal. Une averse, mettant fin à de joyeux devis par les prés, l'y fait rentrer ainsi que ses compagnes :

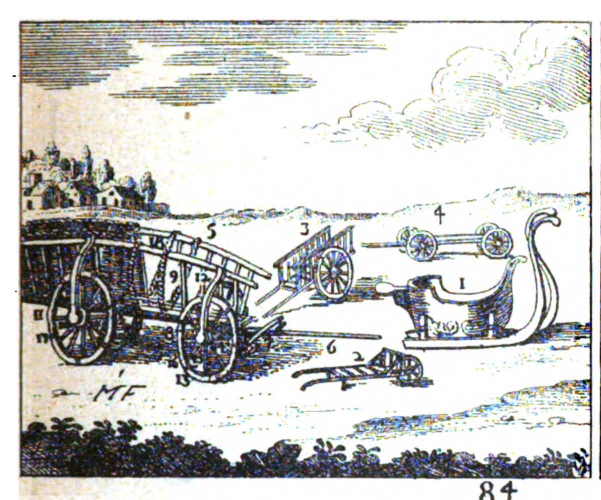
La pluye en creut, lors chacune descoche,
Et toutes trois nous mismes en la coche.

Puis l'on revient au logis et l'on trouve un brillant soleil ; scènes pittoresques de beau et de mauvais temps, curieusement reproduites dans deux fines gravures sur bois.

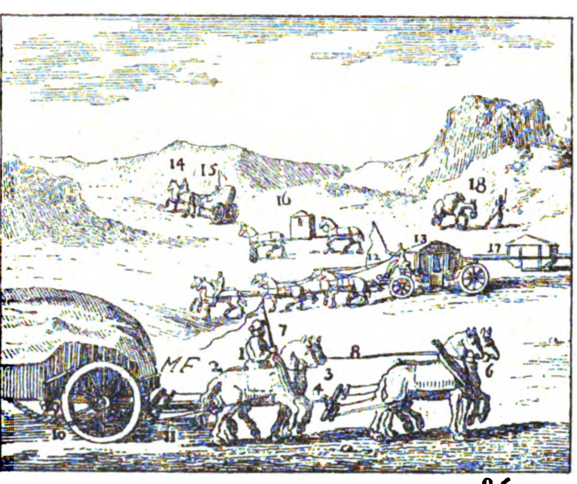
Mais la coche bientôt doit passer au masculin et fournir à Michel Montaigne le titre de son célèbre chapitre *des Coches*. Nons disons le texte, car les coches de l'immortel essayiste versent, dès le début, dans l'érudition, la morale et la politique, sans doute parce qu'il haïssait, et en la ville et aux champs, « toute autre voiture que de cheval ».

Nul ouvrage technique ne paraît encore, mais nous pouvons voir, dans le *Livre premier des instruments mathématiques et mécaniques de Jacques Besson*, un « chariot nouveau et royal plus commode et plus ample que les vulgaires ». A l'étranger, nous rencontrerons davantage. Le charron, *der wagner*, et le sellier, *der sattler*, ont un article, en Allemagne, dans le livre consacré aux arts et métiers par Hartmann Shopper, pendant qu'en Italie, Garzoni, dans la *Piazza universale di professionni*, parle des *carratieri o cocchieri*, cochers jadis dieux et héros, aujourd'hui simplement *seruitori da stalla*.

Au xviie siècle, où l'histoire des véhicules débute si dramatiquement par le meurtre du roi Henri, nous ne rencontrons guère d'ouvrages techniques. A



84



85

peine, et en 1691, une sorte d'encyclopédie minuscule en trois langages, le *Miroir de l'art et de la nature, des sciences et des métiers*, par Franqueville, qui traite, en deux chapitres, des charriots et des voitures. Les érudits consultent bien l'ouvrage de Jean Sheffer, *de Re vehiculari*, publié à Francfort, en 1672. Mais ce livre, placé dans la bibliothèque des Vadius de tous pays, ne daigne point nous parler des voitures contemporaines.

Les maitres ornemanistes nous renseigneront mieux, et, au xviie siècle, comme à toutes les époques, l'iconographie sera, relativement aux véhicules, plus riche que la bibliographie. Jacques Callot et Abraham Bosse, dès le commencement du siècle, montrent de merveilleux chars de fête. Jean Le Pautre, en 1651, et, vers 1675, les frères Loir donnent de très précieux dessins pour l'embellissement des carrosses et chaises roulantes. Enfin, nous trouvons, parmi les œuvres attribuées à Jean Berain, le père, les six belles planches de carrosses dorés, « dont les panneaux sont de glaces de miroir et les clous de cristal ». Le luxe des équipages s'était, en effet, accru au cours du siècle, au point de motiver de

petits édits somptuaires que le bibliographe ne saurait négliger, tels que celui du 26 octobre 1656, portant règlement « sur les passemens d'or et d'argent et dorures des carrosses, chaises et calèches ».

Et ces carrosses, qui éblouissaient les regards des passants, commencèrent à paraître dans les œuvres d'imagination, romans, poèmes et nouvelles. Ils y furent bientôt raillés, pour cause de ridicule ou de prétention, par les humoristes de Paris et de la province. Scarron, en son *Roman comique*, fait défiler plaisamment tous les véhicules du Maine : charrette des comédiens, brancard du curé de Domfront, carrosse de la noblesse campagnarde. Elis de Bons se gausse, en son *Paranymphe de la Cour*, du carrosse mal attelé d'une douairière de Falaise,

Que quatre chevaux aveuglez
Comme cottrez chargez de graisse,
De vieux colliers rompus meublez,
Traînoient en pleurant à la messe !

Et Dancourt nous montre, dans *le Chevalier à la mode*, en la possession d'une certaine M^me^ Patin, « toute de clinquant, un carrosse doré, qui roule pour la première fois, deux chevaux gris pommelés à longues queues, un cocher à barbe retroussée, et six grands laquais plus chamarrés de galons que les estafiers d'un carrousel ». Une autre comédie possède un intérêt non-seulement humoristique, mais encore documentaire. C'est *l'Intrigue des carrosses à cinq sovs*, de Chevalier, représentée sur le théâtre royal du Marais en 1662. Et, dans ces carrosses à cinq sovs, un damoiseau,

S'il vient s'encarrosser pour chasser son ennuy,

tombe aux mains de belles « coquettes à l'afust pour avoir sa finance », et ne peut s'en tirer

Qu'il ne soit aussi sec qu'un paquet d'allumettes.

Jean de la Chapelle entasse dans les *Carrosses d'Orléans* « une plaideuse, qui ne parle que de ses procès, une jeune provinciale, qui n'a jamais vu Paris, un abbé, qui veut faire de l'esprit, un Hollandais, qui à peine sait cinq ou six mots de français, et une bonne dame, qui, sans cesse, fait arrêter pour rendre des tributs à la nature ». Hauteroche nous révèle déjà, dans le *Cocher supposé*, les ingénieuses friponneries des automédons, qui s'entendent avec le sellier, le maréchal et le charron « pour attraper de quoi boire ».

Enfin nos grand classiques immortalisent les véhicules de leur siècle. Le Trissotin de Molière éblouit les beaux esprits avec son carrosse amarante, où tant d'or se relève en bosse, et l'un des premiers fâcheux est tout fier de montrer

au Cours une *galèche* bien entendue. Et il a raison de ne point l'exposer en ces ruelles étroites dans lesquelles, sous les regards malicieux de Boileau, entre une charrette renversée et un troupeau de bœufs, une file de vingt carrosses

Dans le même embarras se vient embarrasser ;

tandis qu'au loin, en quelque pays perdu, six chevaux tirent le coche de La Fontaine, en un chemin montant, sablonneux, malaisé.

M^me^ de Sévigné devait plus que toute autre, depuis la Marguerite des Marguerites, goûter la douceur endormante des véhicules. Rencognée dans un carrosse, « l'on peut, dit-elle, rêver et rêver de suite ». Et l'on peut s'y amuser aussi de quelque turquerie, « une petite histoire des vizirs et des sultanes, et des intrigues du sérail, qui se laisse lire agréablement ». Enfin La Bruyère, en quatre lignes magistrales, résume, pour tous les siècles à venir, la morale des équipages : « Tu te trompes, Philémon, si avec ce carrosse brillant, ce grand nombre de coquins qui te suivent et ces six bêtes qui te traînent, tu penses que l'on t'en estime davantage; l'on écarte tout cet attirail qui t'es étranger pour pénétrer jusques à toi qui n'est qu'un fat ! »

Le XVIII^e^ siècle nous donne, à la fois, les pages les plus magnifiques et les plus légères de l'histoire des véhicules. Il présente le carrosse dans toute sa splendeur artistique et décorative et il laisse voir déjà, dans une crise d'anglomanie, les voitures de fantaisie si en faveur aujourd'hui. Cette crise commence par une mode de cabriolets et elle finit par une rage de wiskis, que nous regarderons passer tout à l'heure.

Les ouvrages techniques sont déjà nombreux et plusieurs d'entre eux ont un très sérieux mérite. Les principaux ont pour auteur François-Alexandre de Garsault, qui, chassé de l'administration des haras par l'animosité du grand écuyer, le prince Charles de Lorraine, s'est consacré tout entier à la rédaction d'études relatives aux chevaux et aux équipages. Il donne, en 1741, le *Nouveau Parfait Maréchal* — qui va, dans toutes les bibliothèques, remplacer le *Parfait Maréchal*, de Solleysel — et, en 1756, un *Traité des Voitures*, le travail le plus complet publié dans le siècle au sujet des véhicules. Ayant parlé des carrossiers et des carrosses, il ne lui restait plus qu'à parler du harnachement. Il le fit en 1774, d'une façon très détaillée, dans l'*Art du bourrelier et du sellier*. Pour la conduite des carrosses, dès 1740, un certain De la Pierre, cocher, avait humblement publié un *Parfait Cocher*, et, en 1774, Aubert de la Chesnaye des Bois publia un nouvel et pompeux *Parfait Cocher*, véritable manuel du *Driving* au dernier siècle. Il fut, selon la préface, écrit d'après les conseils de « l'habile Peretti, cocher de M. le duc de Nevers », et « de M. de la Rivière, sellier d'une grande réputation. » Mais la tradition attribue cet ouvrage au duc de Nevers lui-même qui, sans doute, le fit imprimer à ses frais et le décora d'un superbe

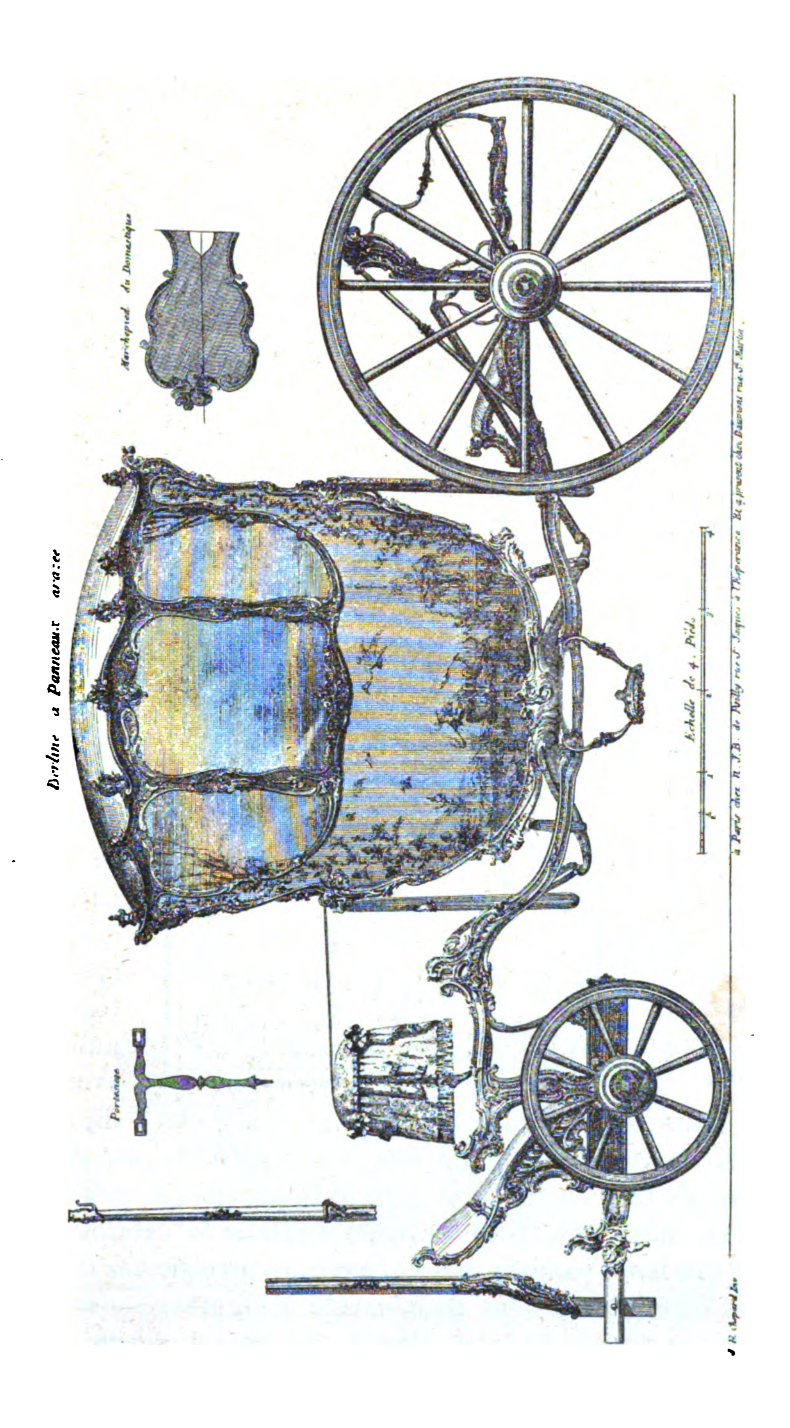
frontispice, dans lequel six chevaux aux crinières ondoyantes tournent magnifiquement sous une voûte de nuages, qui supporte le quadrige de Phaëton.

Il faut bien, après avoir feuilleté les traités, qui parlent du ***Driving*** au XVIII^e siècle, examiner les planches qui représentent les carrosses et les



*Le parfait Cocher.*

voitures de ce temps-là. Il en est de fort belles, de l'art le plus délicat. Les suites de Daniel Marot et celles de Bernard Picard, consacrées au ***Premier des magnifiques carrosses de monseigneur le duc d'Ossuna, ambassadeur d'Espagne,*** montrent encore une ornementation de style Louis XIV. Mais dans les merveilleux modèles de voitures dessinés par Chopart, menuisier du roi, et par Moreau le jeune, l'art du XVIII^e siècle se manifeste avec tous ses raffinements,


Berline a Panneaux arazee
Portenage
Marchepied du Domestique
Echelle de 4. Piéds
1 2 3 4
J R. Chopard Inv
à Paris chez R. J.B. de Poilly rue S.t Jaques à l'Esperance Et à present chez Bauvant rue S.t Martin .

avec sa grâce et sa manière contournée, sans tomber toutefois dans les exagérations du rococo allemand. Après Chopart et Moreau le jeune, Roubo le fils donne, en 1771, dans une collection de *Descriptions des arts et métiers, faites et approuvées par Messieurs de l'Académie des Sciences, l'Art du menuisier*, planches très fines, fournissant des modèles plus sobres d'enjolivements, aux formes déjà plus droites. Puis paraissent les planches de *l'Encyclopédie*, moins artistiques peut-être, mais très curieuses encore, faisant voir, au-dessus d'un outillage bien démodé aujourd'hui, de pittoresques échoppes, où des ouvriers, presque d'opéra-comique, piquent des dossières et capitonnent des carrosses. Enfin, en 1780, dans *le Cabinet des Modes*, des planches en taille douce enluminées nous montrent les étranges voitures exhibées par les anglomanes aux Longchamps de ce temps-là : le cabriolet dit stope, la voiture coupée solo, et enfin la petite voiture dite wisky.

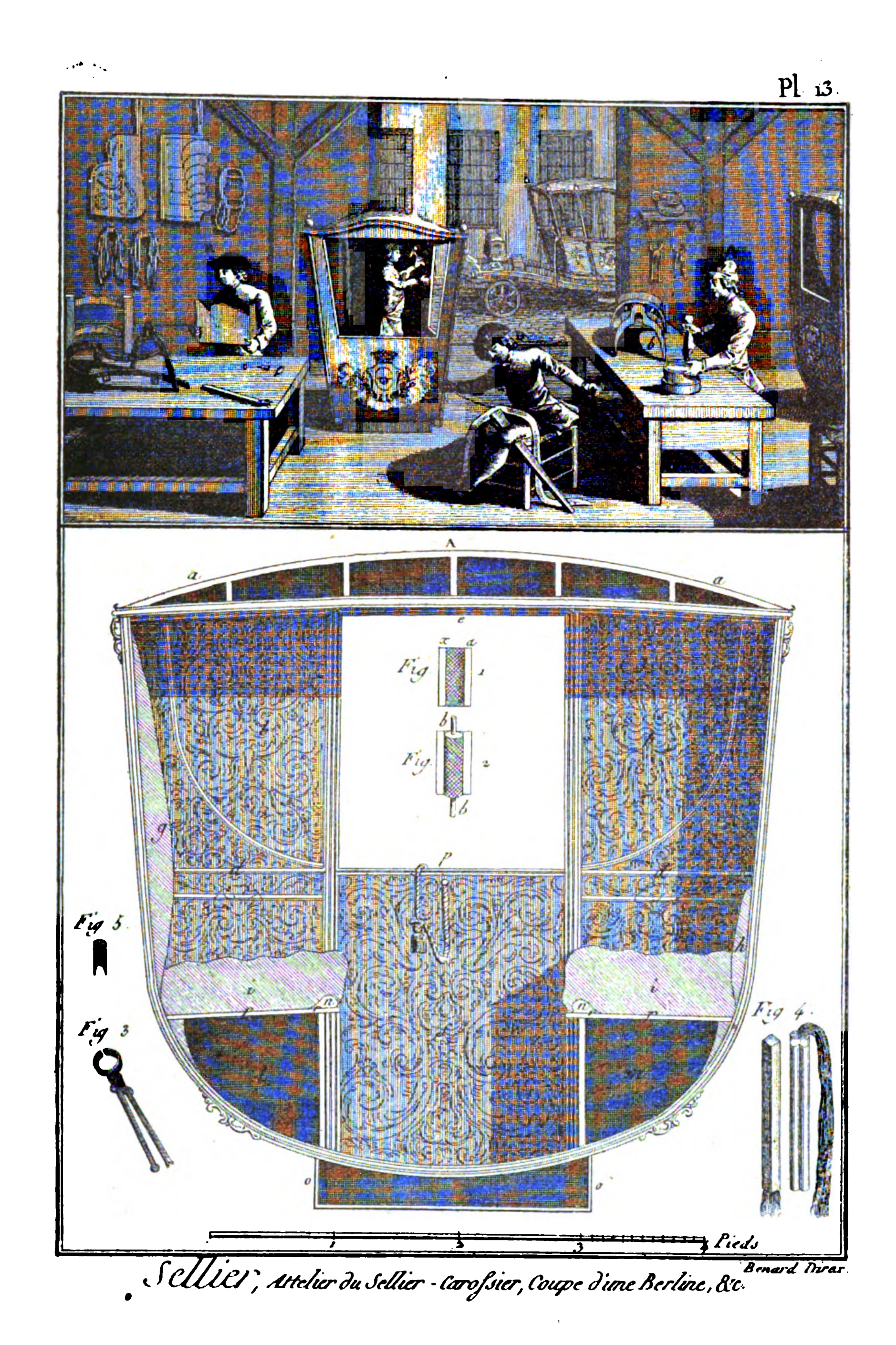



Voilà qui nous rejette dans l'histoire anecdotique des véhicules. Il y a, vers le milieu du siècle, la question brûlante des cabriolets. Et les pamphlets de courir, légers et dangereux comme ces fragiles voitures. L'origine de ces cabriolets nous est, en 1741, donnée en un *conte allégorique et mécanique*, narrant la naissance de « ce petit chef-d'œuvre d'équipage ». Ils sont attaqués un peu de tous côtés mais nulle part peut-être, avec plus de perfidie que dans les *raisonnettes* du plaidoyer de l'abbé Coyer : *les Cabriolets justifiés*.

L'*Almanach du Cabriolet* résume toute cette polémique en acrostiches et en pots pourris et, mieux que l'abbé Coyer, il justifie le cabriolet en le faisant passer en une gracieuse vignette, coquet, pimpant, presque une conque de féerie.

Les fiacres cependant restent abominables, « lugubres — nous apprend un factum — tout couverts de boue au dehors, tout gras et infects au dedans, mal fermés à tous les vents ». Le roman, néanmoins, les relève quelque peu ; comme en cette *Histoire de Guillaume*, cocher de place, puis de remise, qui « n'aurait pas bien eu la plume en main, à cause du fouet d'autrefois », si le spirituel

Pl. 13.




Sellier, Attelier du Sellier-Carossier, Coupe d'une Berline, &c.

comte de Caylus n'eût daigné la conduire. Il lui fait tracer « quatre aventures d'amourettes », dans lesquelles le fiacre à glaces de bois — que l'on nous pardonne, nous sommes sous Louis XV — manifeste sa grande utilité de galanterie. Ce qui fait chanter à Grécourt un couplet maintes fois répété depuis :

Dans un amoureux mystère,
Un fiacre est d'un grand secours ;
Du voyage de Cythère,
Il précipite le cours.

Pendant que le fiacre se transforme en discret asile, les cabriolets ont cédé la place aux wiskis qui mènent, comme eux, un tapage épouvantable. Jusque dans les colonnes du *Journal de Paris*, l'on dit, ou, plutôt, l'on crie le pour et le contre de ces voitures importées d'Angleterre, mais qui symbolisent si bien la légèreté des Français. « On prétend qu'elles sont utiles au bien et à la facilité du commerce. J'ignore quel est le genre de commerce de tous ces jeunes gens qui, en redingotes angloises, en bottes angloises, avec un chapeau anglois, dans un wiski à l'angloise, passent et repassent dans toutes les rues de Paris, comme s'ils allaient à la conquête du monde. » Question de patriotisme et, aussi, de jalousie de la part des bourgeois, qui ne savent pas *angliciser*. Ce sentiment de jalousie sera bientôt satisfait, car la Révolution va venir, et ces messieurs du tiers état, froissés d'un odieux privilège de l'opulence, entameront contre les carrosses une guerre que les sans-culottes de 1793 sauront conduire jusqu'à leur anéantissement.

Dès 1789, nous trouvons, en effet, les *Vœux d'un piéton*, présentés à l'Assemblée nationale, tendant à la disparition de ces voitures, « que la noblesse fabrique pour insulter à l'indigence et à l'honnête médiocrité ». C'est la déclaration de guerre au luxe des équipages, et cette guerre, nous l'avons dit, doit être une guerre à mort. L'on va donc être contraint de se contenter des fiacres. Et pourtant *les Motions de Babouc* nous les montrent, en 1785, plus sordides et plus répugnants que jamais. « Qui croirait qu'au milieu de la plus brillante ville de l'univers, il y a des fiacres tellement délabrés, tellement ouverts de toutes parts, qu'on y est exposé à toutes les rigueurs des saisons... On ne peut s'y asseoir qu'au sein de la malpropreté. Le cocher est lui-même un objet dégoûtant par la manière dont il est vêtu, et c'est néanmoins le personnage qui donne le bras aux femmes pour les aider à monter et à descendre. »

Mais revenons à la guerre aux équipages. Les petits maîtres, dont le piéton a dénoncé « les airs impérieux et assommables », ont, afin d'éviter d'être assommés pour tout de bon, échangé leurs wiskis pour des chaises de poste et pris le chemin de Coblentz. Jusqu'à la suppression de la monarchie, les carrosses paraissent encore dans Paris, mais ils y sont de plus en plus rares. Les citoyennes aimables y montrent toutefois des chefs-d'œuvre de décoration artistique,

blasonnés de lettres fleuries et de couronnes de roses; car les autres couronnes sont, comme toute marque héraldique, voilées sur les panneaux par de légers nuages, destinés à épargner aux regards des patriotes la vue d'armoiries blessantes pour l'égalité.

Ce ne sont que des nuées, mais bientôt viendra l'orage, et la Convention ne trouvera pas assez de foudres pour les carrosses des ci-devant seigneurs. Cela fait encore l'affaire des fiacres, dont les cochers sont tous d'affreux jacobins : « Le 11 août 1792 — dit Hyde de Neuville — je trouve un fiacre à la barrière, qui consent à me conduire. Le cocher m'invite d'abord, d'un ton à n'être pas refusé, à boire avec lui et deux bons b...... de ses amis. Et ces trois misérables me racontent leurs prouesses de la veille; mon cocher me dit et répète qu'il a eu le bonheur de tuer deux suisses au château, et je suis forcé d'écouter ces monstres ! » Et les cochers descendus des grands sièges armoriés ne pensaient hélas ! souvent pas mieux. Le comte de Tilly ne put tirer qu'à grand peine « M. de Veimeranges d'une dispute fort inégale qu'il avait devant le bon peuple avec un citoyen-dignitaire auparavant cocher de Mme de Polignac, qui ne le marchandait point et *qui visait à la tête* (1) ». Quand aux carrosses considérés comme suspects, le conseil de la commune décréta, le 27 septembre 1793, que les voitures et chevaux qui se trouveraient porteurs des emblèmes de la féodalité seraient confisqués et leurs propriétaires arrêtés. Ainsi, après un semblable décret, pour une pièce de harnais oubliée dans une sellerie, pour une berline vermoulue pourrissant sous quelque housse, l'on pouvait être incarcéré sur la dénonciation du dernier palefrenier ! Et le fait, sans doute, eut lieu. Mais il restait à la Convention à s'en prendre, avec plus de violence encore, aux carrosses royaux contaminés par le contact du dernier souverain. Cela fut fait dans un rapport présenté à la Convention nationale au nom de l'administration des domaines, curieux monument du fanatisme révolutionnaire : « Il est temps de balayer ces reste impurs de la tyrannie; il ne faut pas qu'il en reste le moindre vestige. Vous connaissez, citoyens, les précautions que l'on prend contre les chevaux morveux. On s'empresse de les assommer et de livrer aux flammes leurs harnais et leurs rateliers, et de purifier par le feu les écuries qu'ils ont habitées. Je viens vous proposer de purifier également les Petites Écuries du ci-devant tyran. »

Les carrosses du roi furent donc, sinon brûlés, au moins dépecés et détruits. Quant à ceux des aristocrates, ils devaient, si nous pouvons en croire la marquise de Créquy (2), reparaître en un cortège macabre. Réquisitionnés et tirés des remises des vieux hôtels, ils furent bondés de cadavres de chiens errants,

(1) Voyez ***Mémoires et Souvenirs du baron Hyde de Neuville*** (t. I, p. 17) et ***Mémoires du comte Alexandre de Tilly*** (t. II, p. 351).

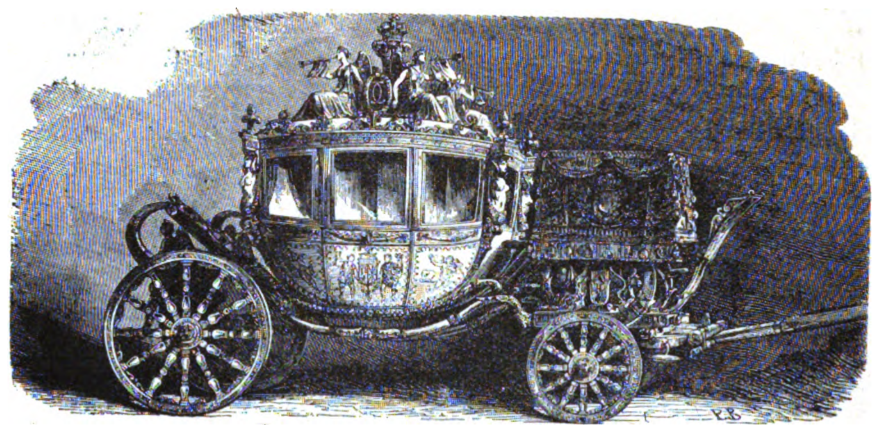
(2) Les mémoires apocryphes de la marquise de Créquy ont été rédigés, on le sait, par M. de Courchamps, mais il n'en ont pas moins été formés de notes et de traditions recueillies peu de temps après la Révolution, et nous avons cru pouvoir en extraire ce curieux passage.

massacrés par ordre de la commune. « C'étaient cinq à six grands carrosses de Bellevue, de Mesdames, tantes du roi, qui figuraient en chefs de file à ce beau cortège, avec des têtes de caniches, des croupes et des queues de mâtins qui passaient par chaque portière. » Et ainsi ces beaux carrosses, que les princesses de la cour et du théâtre avaient jadis rempli du charme de leurs sourires, disparurent pour jamais sur la fange des faubourgs, s'éloignant vers la voirie !

Au dix-neuvième siècle, les ouvrages techniques, qui décoraient autrefois de belles planches, dessinées et gravées par les premiers artistes, deviennent assez rares et descendent au rang de manuels professionnels, illustrés par des procédés économiques. Le *Manuel du charron et du carrossier*, de la collection Roret, est le meilleur de ces traités. Les autres sont des livres de métier d'une valeur


L'ILLUSTRATION, JOURNAL UNIVERSEL


313



Voiture du sacre de Charles X

à peu près nulle. Cela permet de pressentir combien sera court l'inventaire des périodiques consacrés, dans notre siècle, à la carrosserie française. Nous n'aurons guère à mentionner que *le Mercure universel, illustration théâtrale, littéraire et industrielle*, né en 1848 et transformé, en 1850, en *Moniteur illustré de la haute carrosserie*, et, en 1857, *le Guide du carrossier*, publication plus sérieuse, qui subsiste encore et qui forme, texte et planches, l'un des recueils les plus intéressants à consulter pour l'historique du *Driving*.

Mais les voitures sont essentiellement un moyen de paraître et d'être remarqué. L'on s'inquiète donc beaucoup moins de savoir comment elles sont construites que d'en regarder ou d'en montrer le brillant extérieur. Ce sont les journaux de modes et les revues illustrées qui vont nous les faire voir aux Longchamps de la première moitié du siècle, au tour du lac du second empire, dans l'allée des Acacias de la troisième république. Ces documents graphiques, du plus




Traineau de Monsieur le Comte d'Orsay.

piquant intérêt, il faut les rechercher dans le *Journal des meubles et objets de goût*, de la Mésangère, dans le *Journal des Haras* et dans *l'Eleveur*, dans *l'Illustration* et dans *le Monde illustré*. Nous y rencontrons les voitures sensationnelles du siècle : le carrosse du sacre de Charles X, la berline du duc de Bordeaux, le traîneau du comte d'Orsay, le phaëton de lord Henri Seymour.

Les voitures historiques n'y paraissent toutefois pas toutes, car c'est à Londres, dans un catalogue de la première exposition napoléonienne, à Egyptian Hall, que se trouve inscrite la voiture de Waterloo. Elle est encore conservée aujourd'hui, et comme attraction principale, dans la galerie célèbre de Mme Tussaud. Et, en l'y voyant récemment, nous songions quelle *chamber ofhorrors* l'on pourrait former, en réunissant autour d'elle, les voitures que l'histoire nous montre maculées de sang et celles dans lesquelles ont tristement disparu des royautés fugitives. Petite, mais très sombre philosophie du *Driving !*

Mais retombons à nos coches, comme disait Montaigne, ou, plutôt, aux coches de tous, diligences et omnibus. Il convient de parler d'abord des diligences, parties de l'humble *Turgotine*, décrite dans *les Chouans* par le grand Balzac, puis élevées au rang de vélocifères, et, enfin, portant glorieusement aux quatre coins de la France les noms de Laffite et Caillard. La diligence, objet d'un des plus prestes couplets de Désaugiers :

La diligence
Part pour Mayence,
Bordeaux, Florence
Et les pays Bas....
« Adieu donc, mon père.
Adieu donc, mon frère.
Adieu donc, ma mère,
Adieu, mes petits ! »
Les chevaux hennissent,
Les fouets retentissent,
Les vitres frémissent,
Les voilà partis !

et théâtre d'une des plus piquantes scènes populaires d'Henri Monnier ; la diligence, lamentable en son agonie, dans les bourgades de province, correspondante asservie des victorieux chemins de fer !

La chaise de poste, d'ailleurs, avait fini avant elle, et, sur les routes, l'on ne la rencontre plus. Mais elle apparaît encore sur les scènes provinciales, au moment de l'attaque du *Courrier de Lyon*, et le *Postillon de Longjumeau*, dans les villes d'où les wagnériens ne l'ont point encore proscrit, fait toujours claquer son fouet sur la musique d'Adolphe Adam, si démodée, mais si vive et si fringante !

*Scènes familières.* N° 13.



*Charenton une place, not' bourgeois?*

Quant aux omnibus, ils restent toujours vivaces, en dépit de la concurrence des tramways contemporains et des menaces des métropolitains à venir. Edouard Gourdon donne, en 1841, une spirituelle *Physiologie de l'Omnibus*. Maurice Alhoy, *dans le Musée pour rire*, dit les tribulations de ceux qui montent dedans et de ceux qui courent après. Et, depuis, toutes les feuilles humoristiques, *la Caricature*, *le Charivari*, *le Journal pour rire*, donnent leur histoire, illustrée de dessins joyeux, d'un comique toujours un peu vulgaire.

C'est aussi dans ces recueils qu'il sera possible de suivre les destinées des voitures de place, coucous, cabriolets et fiacres, raillés, comme les omnibus, en de malicieux couplets. D'ailleurs, à la suite de Désaugiers, dont la fantaisiste *Histoire d'un fiacre* amuse toujours :

Je vais vous faire ici ma gé-
néalogie entière,
De quatorze ans je suis âgé
Et mon très cher grand père
Fut un peuplier,
Mon père un noyer,
Mon grand cousin, un chêne ;
Mon frère était pin,
Moi je suis sapin
Et fut fait par Duchesne.

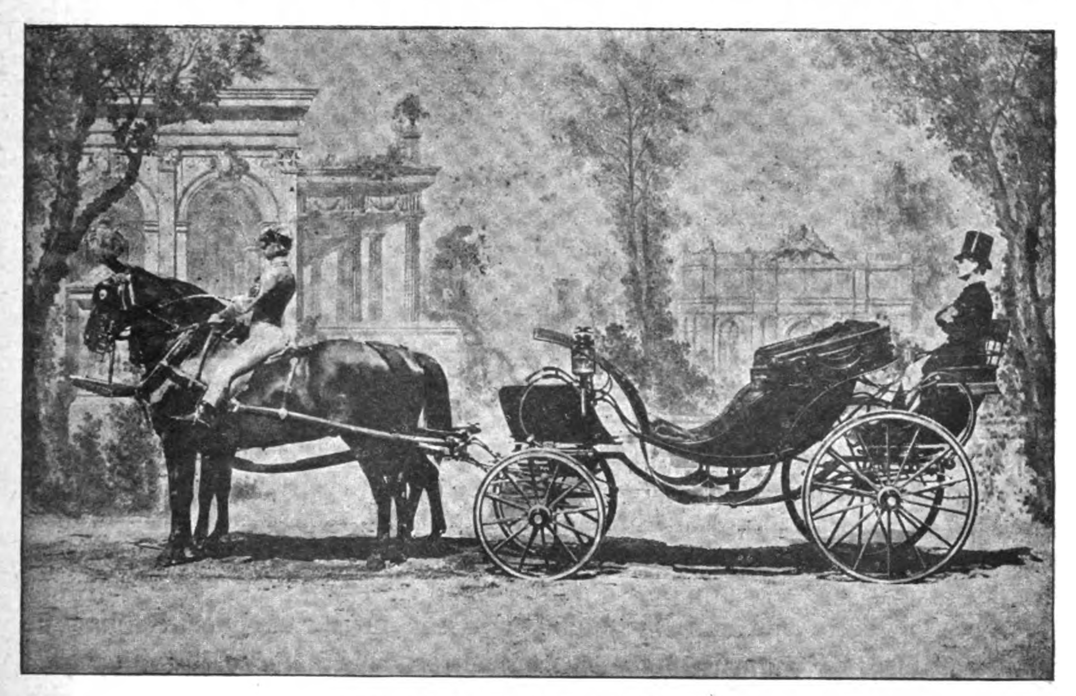
tous les chansonniers du siècle, et cela jusqu'au complet délaissement de la chanson ont pris pour thème les voitures de toute espèce, *Le Chansonnier des Grâces* et *les Etrennes d'Erato*, *les Soupers de Momus* et *les Ruades de Pégase* sont remplis des versiculets les concernant. Et, en 1868, l'antique, le semi-mortuaire Caveau n'a pas réclamé à de séniles inspirations moins de trente-quatre chansons sur les véhicules.

Pour l'histoire anecdotique des équipages fashionables, il faut feuilleter les romans et les souvenirs mondains et, surtout, de petits volumes humoristiques, très fins et très délicats : *la Comédie à cheval*, dans laquelle Albert Clerc consacre un chapitre à *la Fashion en voiture*, et *Parisine*, de Nestor Roqueplan, où l'on rencontre une théorie du vrai *chic*. Cette comédie du *Driving* est très finement continuée dans les recueils satiriques de Cham, de Bertall et de Grafty. Elle n'est donnée nulle part avec plus d'esprit et de tact que dans *la Vie parisienne* de Marcelin, où lettrés et dessinateurs gardent fort exactement, en une ironie mesurée, la perspective de la caricature.

L'histoire des voitures à la fin de notre siècle contient un chapitre d'incomparable splendeur : celui des équipages sous le second empire. Jamais le désir de posséder des attelages, non seulement brillants mais encore d'une correction

impeccable ne s'était manifesté en de tels efforts de luxe. Et chaque jour, autour du lac, paraissaient des équipages dans lesquels, en un genre déterminé, l'on tentait d'arriver et l'on atteignait parfois à la perfection, la calèche de la princesse de Metternich, la daumont de Mme Musard, le grand coupé de la princesse d'Hennin, le vis-à-vis du comte Potocki, le phaëton de M. de Montgomery, le carrick à pompe de M. Wilkinson, le mail-coach du comte de Lambertye.

Il était utile de fixer le souvenir de ce somptueux défilé, avant que les grands arbres du tour du lac aient été abattus en 1870, comme appartenant à la zone



DEMI-DAUMONT DE Mme MUSARD (DELTON)

militaire. Un artiste, M. Delton, le fit en une série de vivantes photographies, Il en a formé de nombreux albums, où l'on peut voir passer encore, en des équipages à jamais disparus, des rois et des reines de la fashion, aujourd'hui, presque tous, détrônés ou morts.

Mais ces beaux équipages devaient revenir en des pages magistrales, qui en dépit de quelques erreurs de détail, transmettent mieux qu'aucune photographie la sensation de ces moments de splendeur. Nous les trouvons au début de *la Curée*, d'Emile Zola, et nous ne saurions résister à la tentation, en citant quelques lignes, de ramener à ces jours-là.

Au retour, dans l'encombrement des voitures qui rentraient par le bord du lac, la calèche dut marcher au pas. Un moment, l'embarras devint tel, qu'il lui fallut même s'arrêter.

Le soleil se couchait dans un ciel d'octobre... Un dernier rayon enfilait la chaussée, baignant d'une lumière rousse et pâlie la longue suite de voitures devenues immobiles. Les lueurs d'or, les éclairs vifs que jetaient les roues semblaient s'être fixés le long des rechampis jaune paille de la calèche, dont les panneaux gros bleu reflétaient des coins du paysage environnant. Et, plus haut, en plein dans la clarté rousse qui les éclairait par derrière, et qui faisait luire les boutons de cuivre de leurs capotes à demi pliées, retombant du siège, le cocher et le valet de pied, avec leur livrée bleu sombre, leurs culottes mastic et leurs gilets rayés noir et jaune, se tenaient raides, graves et patients... Leurs chapeaux, ornés d'une cocarde noire, avaient une grande dignité...

Malgré la saison avancée, tout Paris était là : la duchesse de Sternich, en huit-ressorts ; madame de Lauwerens, en voiture très correctement attelée ; la baronne de Meinhold, dans un ravissant cab bai-brun ; la comtesse Vanska, avec ses poneys pie ; madame de Guende et madame Teissière, en coupé ; la petite Sylvia, dans un landau gros bleu. Et encore Don Carlos, en deuil, avec sa livrée antique et solennelle ; Sclim Pacha, avec son fez et sans son gouverneur ; la duchesse de Rozan, en coupé-égoïste, avec sa livrée poudrée à blanc ; M. le comte de Chibray, en dog-cart ; M. Simpson, en mail de la plus belle tenue ; toute la colonie américaine. Enfin deux académiciens en fiacre...

Les premières voitures se dégagèrent et, de proche en proche, toute la file se mit à rouler doucement. Ce fut comme un réveil. Mille clartés dansantes s'allumèrent, des éclairs rapides se croisèrent dans les roues, des étincelles jaillirent des harnais secoués par les chevaux.... Ce pétillement des harnais et des roues, ce flamboiement des panneaux vernis dans lesquels brûlait la braise rouge du soleil couchant, ces notes vives que jetaient les livrées éclatantes perdues en plein ciel et les toilettes riches débordant des portières, se trouvèrent ainsi emportés dans un grondement sourd, continu, rythmé par le trot des attelages. Et le défilé alla, dans les mêmes bruits, dans les mêmes lueurs, sans cesse et d'un seul jet, comme si les premières voitures eussent tiré toutes les autres après elles.

Alors la guerre vint, puis la république. Et ce fut un engouement pour de petites voitures de fantaisie, faites en Angleterre pour les sorties de campagne, moins à leur place dans une capitale. Les plus grands seigneurs n'osèrent plus avoir, dans la crainte d'un reproche d'ostentation, des équipages correspondant à la tenue générale de leurs maisons. Les femmes les plus élégantes, renonçant aux grandes voitures, sortirent en des victorias, réservées jadis aux nouvelles venues de la galanterie. Elles passèrent même bientôt de ces victorias en de petites carrioles, parées des appellations britanniques les plus diverses, dans lesquelles une *lionne* de 1840 eut refusé de monter. Très souvent, autrefois, l'on avait été dans le budget de l'écurie, au delà de ses moyens ; la plupart du temps, en cette nouvelle façon de vivre, l'on voulut rester en deça. Aussi, n'est-il pas surprenant que, dans ces dernières années, les livres relatifs aux voitures aient été de moins en moins nombreux. Etait-il possible d'écrire des volumes sur de petites charrettes vernies et de prétendus bogheys !

Puis le champ ouvert à Paris aux équipages devenait, chaque année, plus restreint et moins plaisant. Toutes les complications d'une ville machinée, les

omnibus à trois chevaux, les tramways à tractions variées, les plates-formes et les abris, empêchaient ceux qui se souciaient encore du *Driving* de s'éloigner du Bois de Boulogne et des Champs-Elysées. Un adroit cocher saura, aujourd'hui encore, doubler le cap de gigantesques omnibus qui barrent l'entrée du boulevard, mais nous le défions bien de faire valoir une paire de chevaux entre la Madeleine et la place de l'Opéra. Et nous avons tracé cette bibliographie un peu comme l'on classe les titres d'une maison qui va finir. La voiture déjà fait place à l'automobile. Avec l'automobile, le menage n'existe plus, et le cocher doit céder son siège au mécanicien. Ces quelques pages ont donc présenté, peut-être, l'historique des voitures jusqu'au chapitre dernier. Nous souhaitons vivement que ceux qui viennent de les parcourir, aient pris quelque plaisir à regarder passer, comme en un Longchamps de quatre siècles, les équipages de leurs pères, avant de s'inquiéter de ce que seront un jour, dans les transformations incessantes de la locomotion, les véhicules mécaniques de leurs arrière-neveux !



ALENÇON, IMPRIMERIE A. HERPIN

